廣深港高速鐵路(香港段)
通關安排



香港特別行政區政府

便覽

高速鐵路（高鐵）的優點

- **快捷**：高鐵列車一般時速達200公里至350公里，遠較香港的機場快線列車的最高時速為快。到廣州最快只要約48分鐘，長沙約3小時，廈門約4小時，上海約8小時，北京約9小時。
- **方便**：高鐵車站一般較接近市中心，班次較頻密、更準時，且較少受惡劣天氣影響而延誤。乘客一般也無需托運行李。
- **環保**：高鐵是環保的交通模式，碳排放量大約分別只是飛機和巴士的15%及25%。

一地兩檢

- **一次過完成通關程序**：乘客一次過在西九龍站**完成香港和內地通關程序**，就能登車到達國家高鐵網絡**所有城市**。
- **早有先例**：海外早有先例（如英、法或美、加兩國之間的安排），而香港與內地之間自2007年起在深圳灣口岸實施的一地兩檢安排一直運作暢順。
- **內地人員只可在西九龍站「內地口岸區」內**：內地人員只可在「內地口岸區」執行職務，**不能**進入西九龍站其他地方執行職務，更不可在香港特別行政區（特區）其他地方採取任何執法行動。
- **符合《基本法》**：兩地達成一地兩檢《合作安排》，然後由全國人民代表大會常務委員會批准，完全符合《基本法》。

「三步走」實施一地兩檢

- **第一步**：內地與香港特區達成《合作安排》
- **第二步**：全國人民代表大會常務委員會作出決定批准及確認《合作安排》
- **第三步**：香港特區透過本地立法實施

廣深港高速鐵路(香港段)通關安排

高鐵的優點

- **世界趨勢：**世界各地，包括內地、台灣、日本、韓國、法國、德國、俄羅斯等地紛紛營運高鐵。正計劃建造新高鐵的國家還包括美國、英國、新加坡、馬來西亞和印尼。高鐵已成為世界趨勢。
- **好處：**高鐵是現代重要的長途集體運輸工具，載客量大，更可大大縮短城市之間的旅程時間，造就新的生活方式。
  - **快捷：**高鐵列車一般時速達200公里或以上，在部分路段其時速更可高達350公里，與目前將軍澳線及機場快線列車最高時速分別約80及135公里相比，可快逾倍。
  - **方便：**高鐵車站跟機場不同，一般較接近市中心，乘客亦無須像乘搭飛機一樣，提早一、兩小時到達車站，而且班次較為頻密、更準時，較少受惡劣天氣影響而延誤。乘客一般也無需如乘坐飛機般托運行李。
  - **環保：**高鐵是環保的交通模式，碳排放量大約分別只是飛機和巴士的15%及25%，是愛護環境的旅客的最佳選擇。

內地的高鐵

- 高鐵在全球迅速發展，其中中國內地的發展頗為矚目，在2016年，國家高鐵網絡規模已突破20 000公里，載送的旅客超過14.4億人次，目標在2020年將總長度增加至30 000公里，覆蓋八成以上的大城市。

廣深港高鐵香港段

- 香港作為區域交通樞紐，若能連接國家高鐵網絡，將可拓展長遠發展機遇。此外，隨着香港人在內地工作、營商、讀書、退休等數目增加，廣深港高鐵香港段將為市民帶來極大的方便。經過多年規劃，廣深港高鐵香港段工程於2010年展開，**全長26公里**，以全隧道設計，設計時速與內地的城市隧道段一樣是**時速200公里**，短途往來福田站、深圳北站、虎門站和廣州南站。
- 廣深港高鐵香港段連接至不斷擴大的國家高鐵網絡，包括貫通廣州、長沙、武漢、鄭州及北京的**京廣客運專線**（已於2012年12月開通）和連接汕頭、廈門、福州、杭州等沿海城市的**杭福深客運專線**（已於2013年12月開通）。廣深港高鐵香港段通車後，將大大縮短由香港以鐵路往來內地各主要城市的時間。
- 廣深港高鐵香港段工程（截至2017年6月底）**已完成約九成半**，現正進行列車測試和試運行，以及為營運安排作好準備，**目標是於2018年第三季通車**，投入服務。

廣深港高鐵路線圖

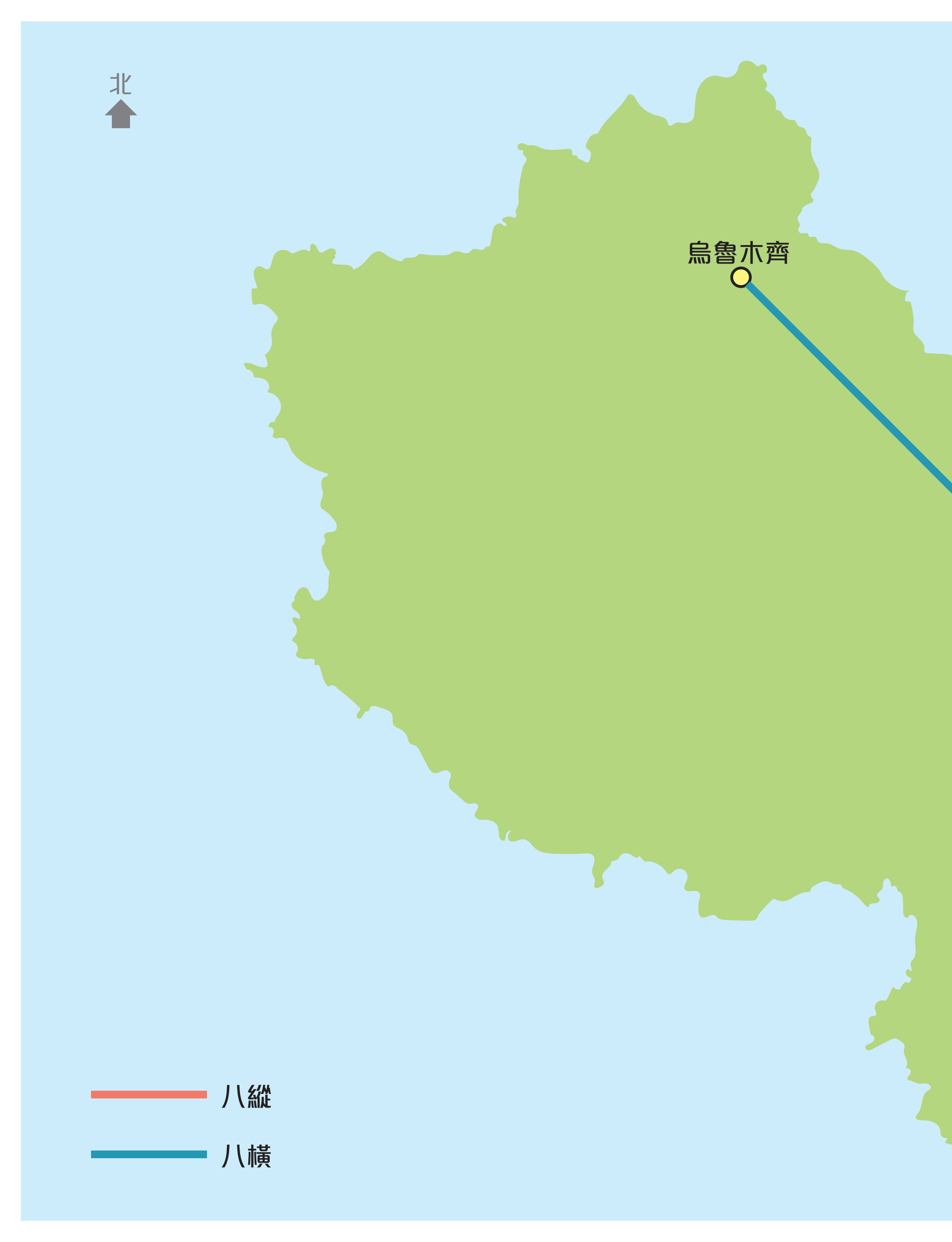


京廣客運專線
(2012年12月開通)
廣州
佛山
廣州南站
番禺
虎門站
內地段
短途連接4個車站
廣深港高鐵
穗莞深城際軌道
香港段
長度約26公里



北
九廣鐵路
(現有城際直通車)
惠州
東莞
杭福深客運專線
(2013年12月開通)
深圳
深圳北站
福田站
香港
西九龍站

「八縱八橫」的國家高鐵網絡示意圖





哈爾濱
瀋陽
北京
天津
銀川
太原
西寧
蘭州
濟南
鄭州
西安
南京
上海
武漢
成都
杭州
重慶
長沙
南昌
貴陽
福州
昆明
桂林
廣州
南寧
香港
海口

廣深港高鐵香港段開通日起便可無須轉車直達以下內地城市

短途(廣深港高鐵)(不停中途站計算)	
目的地	**預計車程**
福田	14分鐘
深圳北	23分鐘
虎門	33分鐘
廣州南	48分鐘

長途(以目前平日最快的內地高鐵路線車程估算)	
目的地	**預計車程**
汕頭(潮汕站)	約2小時15分鐘
長沙	約3小時
廈門	約4小時
武漢	約4小時30分鐘
南昌	約4小時30分鐘
福州	約5小時15分鐘
鄭州	約6小時15分鐘
杭州	約6小時45分鐘
上海	約7小時45分鐘
北京	約8小時45分鐘

- 此外，乘客亦可透過**轉車**(主要的短途轉車站為廣州南及深圳北)到達內地其他城市，例如桂林、昆明、西安、南京和成都。
- 廣深港高鐵香港段通車後，我們繼續與內地當局探討拓展更多直接通往內地城市的列車服務。

廣深港高鐵香港段帶來的效益

- **直接效益**：保守估計，廣深港高鐵香港段在50年的營運期內，平均**每年乘客節省的行程時間約3 900萬小時**。
- **間接效益**：加強香港與內地的交通連接，有助香港與內地各大城市之間**加強交流**，促進優勢互補。香港的支柱產業，如金融服務、貿易和專業服務等，尤其受惠。
- **旅遊輕鬆方便**：**吸引更多旅客**以香港作為鐵路遊的起點或終點。此外，西九龍站毗鄰西九文化區，更**可與此世界級綜合文化藝術區締造協同效應**。
- **創造就業機會**：日常營運和維修鐵路，以至西九龍站的零售、餐飲及車站管理和服務等，均會直接創造職位。
- **環保交通模式**：若每日十萬乘客全部選乘廣深港高鐵而非跨境巴士，估計每年可節省約4 700公噸二氧化碳排放。

何謂一地兩檢

- 高效省時的清關、出入境及檢疫手續(「通關程序」)對全面體現廣深港高鐵高速、便捷的特點至關重要。所謂一地兩檢，就是在同一地方依序辦理兩個不同管轄區的通關程序(相比傳統的兩地兩檢，則是在出發地和目的地分別辦理該地所屬管轄區的通關程序)。
- 一地兩檢安排在海外(如英、法或美、加兩國之間)**早有先例**，而香港與內地之間也於2007年起在深圳灣口岸實施有關安排，一直運作暢順，為旅客所肯定。

一地兩檢的必要性

- 在一地兩檢安排下，乘客可以**一次過**在西九龍站完成香港和內地通關程序。離港乘客安坐列車，就能到達國家高鐵網絡**所有城市**，不需要再在內地辦理通關程序。
- 抵港乘客亦可自由選擇在國家高鐵網絡**任何一個車站登車**，抵達西九龍站才辦理內地出境和香港入境程序，不受該內地城市是否設有通關口岸限制。
- 如果不實行一地兩檢，而是像現時香港至廣州城際直通車服務一樣實行兩地兩檢，廣深港高鐵乘客只能在內地少數設有通關口岸的車站上下車，廣深港高鐵將失去其高效靈活的功能。換言之，廣深港高鐵在兩地兩檢下變相只會成為另一條城際直通車，利民作用大幅削弱，失去便捷通達全國各地的優勢。
- 一地兩檢除了為乘客節省時間，體現廣深港高鐵服務高速、便捷的特點之外，亦是發揮廣深港高鐵項目最大運輸、社會和經濟效益的重要關鍵。

一地兩檢通關程序

- 在一地兩檢安排下，乘客需要辦理的通關程序，基本上與現時在其他鐵路口岸(如羅湖及落馬洲支線管制站)相同，出境香港後隨即進行入境內地程序，反之亦然。

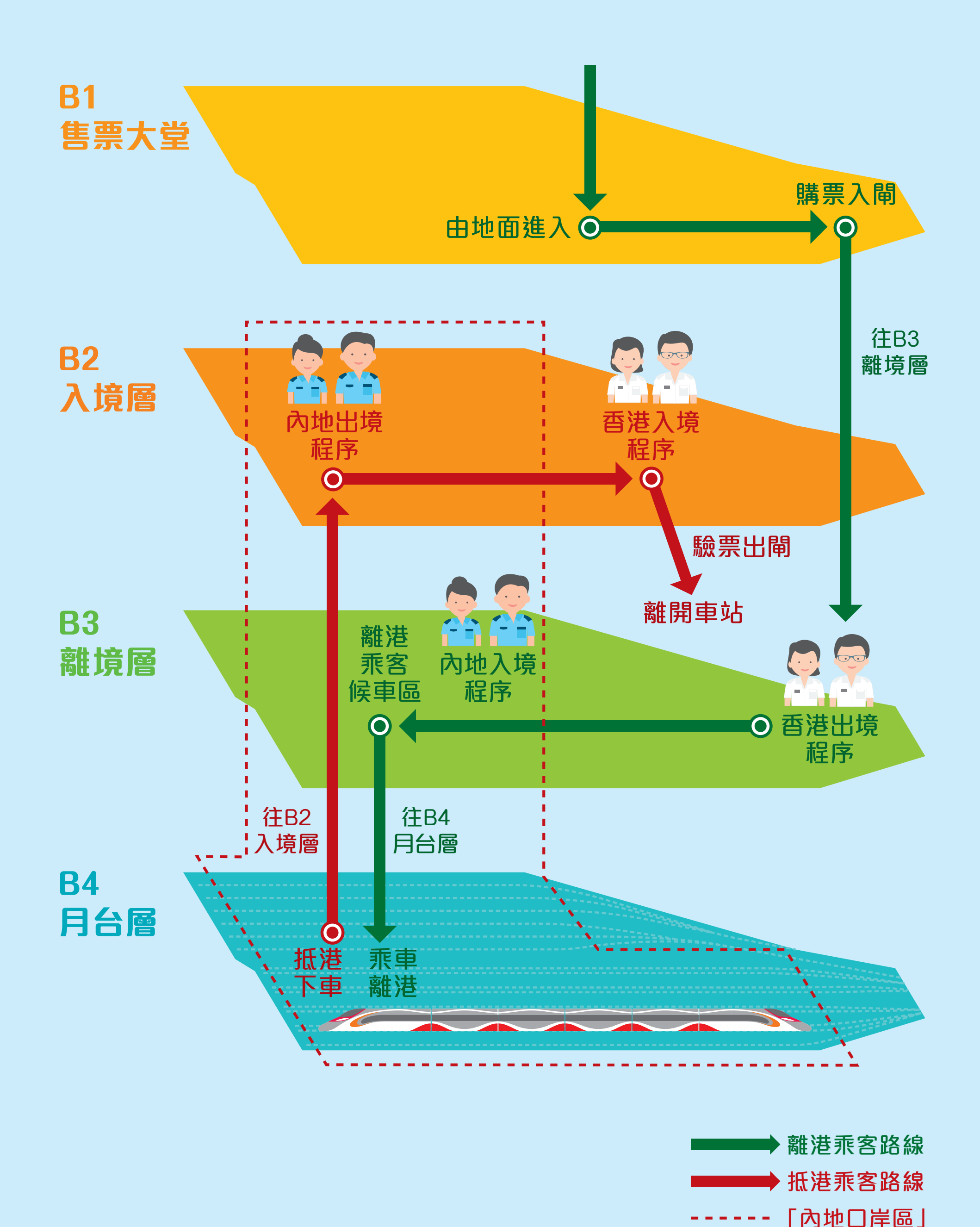
- 西九龍站設有五層：
  - 地面大堂
  - 地下一層(B1)售票大堂
  - 地下二層(B2)入境層(同時設有「香港口岸區」的入境設施及「內地口岸區」的離境設施)
  - 地下三層(B3)離境層(同時設有「香港口岸區」的離境設施及「內地口岸區」的入境設施)
  - 地下四層(B4)月台層。

- 北上內地的乘客進入西九龍站後：
  - 在B1層購票後入閘
  - 直接前往B3離境層辦理香港出境程序，然後離開「香港口岸區」
  - 進入同一層(B3)的「內地口岸區」，辦理內地入境程序
  - 前往候車區(B3)，適時前往B4月台層登車前往內地。

- 南下香港的乘客所乘搭的列車到達西九龍站後：
  - 在B4月台層下車
  - 直接前往B2入境層辦理內地出境程序，然後離開「內地口岸區」
  - 進入同一層(B2)的「香港口岸區」，辦理香港入境程序
  - 離開西九龍站。

- 乘客在「內地口岸區」範圍時，須遵守內地法律。內地人員**只可**以在「內地口岸區」範圍內執行其職務，在香港特區其他地方沒有執法權。

乘客在西九龍站的路線圖



「三步走」實施一地兩檢

- **第一步**：內地與香港特區達成《合作安排》
- **第二步**：全國人民代表大會常務委員會作出決定批准及確認《合作安排》
- **第三步**：香港特區透過本地立法實施
- 一地兩檢的安排符合《基本法》。香港特區將與內地達成一地兩檢《合作安排》，由全國人民代表大會常務委員會批准確認，然後在香港進行本地立法。整套法律文件將提供穩固清晰的法律基礎，讓內地人員在「內地口岸區」為乘客辦理通關程序及執行職務。

一地兩檢問與答

問1 為何廣深港高鐵不可以實施兩地兩檢？

答1

香港特區政府和內地政府曾探討過兩地兩檢方案。然而，要在多個內地高鐵車站設置口岸作為北上離開/南下前赴西九龍站的乘客辦理通關程序，既不切實際，經濟上亦不可行。

如果只在一個或很少數較接近香港、預計客量相對較多的內地高鐵車站設置口岸，亦即令這些車站變成「樞紐站」，乘客必須先在「樞紐站」下車辦理內地通關程序，然後再登車繼續行程，對乘客將會相當不便。

問2 為何廣深港高鐵不可以實施「車上檢」？

答2

香港特區政府和內地政府曾考慮「車上檢」方案，讓內地人員於列車在內地行駛途中，為乘客辦理通關程序。然而，通關程序不單是觀察、訊問乘客，有需要時亦要檢查行李，車上環境相當局限，亦有執法人員人手、儀器等各種限制。

在實際運作上，西九龍站至下一個車站（即福田站）之間的車程僅14分鐘，由港深邊界至福田站的車程更只有約3分鐘。經港鐵公司購置的短途列車設置579個座位，要在短時間內為車上所有乘客完成辦理通關程序，運作上根本不可行。

問3 **不在西九龍站實施一地兩檢，而改在內地車站進行，可行嗎？**

答3 如果在內地車站進行一地兩檢，意味香港和內地通關程序都在該站進行。屆時，乘客無論北上內地還是南下香港，都必須在此內地車站中途下車，辦理通關程序後，然後重新登車，才可繼續旅程。

這樣的安排對乘客極為不便，令整體的行程延長，減低廣深港高鐵無縫連接國家高鐵網絡的效用，大大影響了廣深港高鐵的效益及功能。

問4 **「內地口岸區」包括甚麼範圍？**

答4 在西九龍站內劃分「內地口岸區」範圍時，我們以「必不可少」為原則，只會納入為執行一地兩檢而必要覆蓋的指定區域，即西九龍站B2和B3層的內地查驗區及內地部門辦公備勤區、B3層的離港乘客候車區、B4層的車站月台（包括連接通道位置），以及連接上述地方的通道及電梯。此外，營運中的廣深港高鐵列車車廂亦視為「內地口岸區」的範圍。

西九龍站以外的所有廣深港高鐵香港段鐵路設施、路軌和隧道，都不包括在「內地口岸區」內。

問5 **內地人員可以離開西九龍站執法嗎？**

答5 **不可以。**內地人員只可以在「內地口岸區」範圍內執行職務，在香港特區其他地方沒有執法權。

香港特別行政區政府新聞處設計
政府物流服務署印